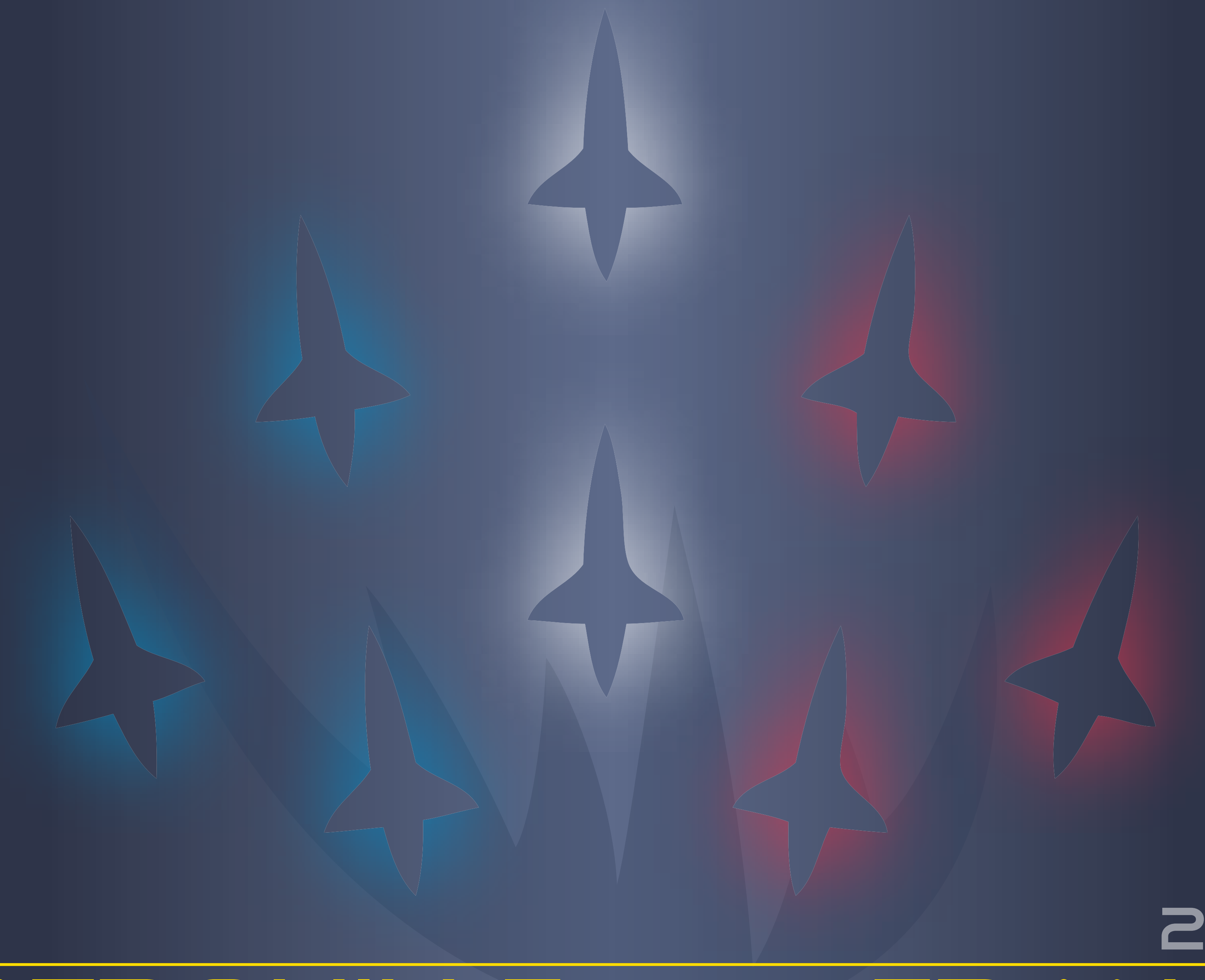


2010

PATROUILLE DE FRANCE



CARLA BRUNI-SARKOZY MARRAINE 2010

/CARLA BRUNI-SARKOZY, GODMOTHER 2010

20 ans tout juste après Michel Drucker, c'est un grand honneur pour moi d'être aujourd'hui marraine de cette prestigieuse formation qu'est la Patrouille de France.

Glorieuse ambassadrice de notre pays, tout à la fois élégante et majestueuse, la Patrouille de France conjugue rigueur, entraînement acharné, concentration et enthousiasme: les qualités des pilotes de chasse et des mécaniciens de l'armée de l'air.

Les évolutions de la Patrouille sont de véritables chorégraphies dans lesquelles chaque élément participe à l'harmonie et à la perfection de l'ensemble.

Le travail, le courage et la passion de ces artistes de l'extrême forcent l'admiration. Les voir évoluer provoque un tel émerveillement qu'on rêve, l'espace d'un instant, de pouvoir s'envoler avec eux.

Mesdames et messieurs, souriez et profitez du spectacle que nous offrent ces chevaliers du ciel. Et surtout, applaudissez ceux qui nous représentent si magnifiquement...



LE MOT DU CHEF D'ÉTAT-MAJOR DE L'ARMÉE DE L'AIR

/CHIEF OF STAFF FRENCH AIR FORCE

La Patrouille de France fait partie des grands symboles de notre pays. Sur tous les continents, ses Alphajets tricolores sont l'image de la compétence, de l'esprit d'équipe, de la haute technicité, de l'art, et, finalement, de l'excellence française.

La plus grande force de cette petite équipe de pilotes et de mécaniciens, c'est de nous faire oublier, par la grâce et la majesté qu'inspire ce véritable ballet aérien, la difficulté technique du vol synchronisé en patrouille.

Peu d'armées de l'Air, dans le monde, peuvent s'enorgueillir de tels ambassadeurs. Ils sont tous animés d'une même passion, d'un même professionnalisme exemplaire. Rigueur, discipline, goût de l'engagement et de l'effort : autant de valeurs qui les caractérisent, et qui portent toujours plus haut nos couleurs.



GÉNÉRAL D'ARMÉE AÉRIENNE
JEAN-PAUL PALOMÉROS



NOS ANCIENS DEPUIS 1953

Commandant DELACHENAL **53**
Lieutenant DELLAC 53
Lieutenant LECONG 53
Lieutenant PETIT 53
Lieutenant VILLAIN 53
Capitaine LABAYE **54**
Sergent GONTIER 54
Sergent CHAUVET 54
Sergent WILHEM 54
Lieutenant TOURNIAIRE 54, **55, 56**
Sous-lieutenant DUCOURANT 54
Lieutenant BETEILLE 55, 56
Sergent GATTEGNO 55, 56
Sergent CHEFSON 55, 56
Lieutenant REBUFFET 55, 56
Sergent BRASSIER 55
Lieutenant BRETAGNON **56**
Lieutenant DESCAMPS 56
Sergent SEVESTRE 56
Sergent LAYRE 56
Lieutenant CAPILLON **57, 58, 59**
Lieutenant ARRAULT 57, 59
Lieutenant CASTAGNOS 57, 58, 59, **60**
Adjudant-chef LEGROS 57, 58, 62, 63
Sergent JOULIA 57, 58, 60, 61
Sous-lieutenant PONSOT 58, 59
Sergent MARRAS 58
Adjudant-chef ABADON 58, 59, 60, 64, 65, 66, 67
Capitaine CANEPA 59, 60, 61
Capitaine LARRAYADIEU 59, 60, 61
Lieutenant LEGUEN 59
Lieutenant MOUZIMANN 59, 60
Lieutenant MASCLE 59, 60, 61
Lieutenant FILLE-LAMBIE 59, 60
Sous-lieutenant PAUMIER 59, 60, 61
Lieutenant ARRAMBIDE 60
Lieutenant LITRE 60, 61
Capitaine BRIEU 60, **61, 62**
Adjudant-chef LUCET 61, 62, 63, 65, 66, 67, 68, 69, 70
Sergent ODOU 61
Lieutenant PARISIEN 61, 62
Sergent LESENEY 61, 62
Sous-lieutenant ROUGEVIN-BAVILLE 61, 62
Capitaine BIGOIS 62, **63**
Lieutenant LAURENT 62, 63
Sergent GEORGES 62, 63
Sergent MORILLON 62
Capitaine GUYOT 63
Capitaine GRAND'EURY **64, 65**
Adjudant-chef COMBES 64, 65, 66, 67
Adjudant-chef ROGER 64, 65
Lieutenant PERRET 64
Adjudant-chef ROUCHON 64
Adjudant-chef BACHARAN 64, 65, 66, 67
Capitaine ROGER **66**
Capitaine DUGUET 66, **67**
Sergent-chef SIMON 66, 67, 68
Sergent-chef PECHBERTY 67, 68, 69
Adjudant LACABERATS 67, 68, 69
Capitaine DUTHOIT 67
Capitaine MARION 67, 68, 69
Capitaine DELSOL **68, 69**
Lieutenant WAUTELET 68, 69
Adjudant-chef DEFINOD 68, 69, 70, 71
Lieutenant CLUZEL 68, 69, 70, 71, 72, 73
Capitaine PAGES 69, **70, 71**
Lieutenant VILLENEUVE 69
Sous-lieutenant SEON 69, 70, 71
Adjudant LAPEYRE 69, 70, 71, 72, 73
Adjudant-chef ANDRON 70, 71, 72
Capitaine PISSOCHET 70, 71, **72**
Lieutenant VERNIER 70, 71, 72, 74
Lieutenant GILBERT 71, 72, 73
Adjudant BAVOIL 71, 72, 73, 74
Adjudant CHABRAN 71, 72, 73
Lieutenant GUILLORET 72, 73, 74, 75, 76
Adjudant SIGNORET 72, 73
Capitaine COURTET 72, **73, 74**
Adjudant-chef BOUISSET 73, 74, 75
Adjudant LABARRE 73, 74, 75
Lieutenant D'AMBRA 73, 74
Adjudant-chef REBAUDO 74, 75, 76
Lieutenant MEUNIER 74, 75, 76, 77
Capitaine JOB 74, **75, 76**
Adjudant-chef DELOCHE 75, 76, 77
Lieutenant LECHANTRE 75, 76, 77
Lieutenant NEYCENSSAS 75, 76, 77, 78
Lieutenant MARCHI 75, 76
Lieutenant LEMAITRE 75, 76
Capitaine PIAZZALUNGA 76, **77**
Sous-lieutenant PRADO 76, 77, 78
Capitaine AMBERG 77, **78**
Capitaine KRINE 77, 78
Capitaine MARCHE 77, 78, 79
Capitaine DAVIDIAN 77, 78, 79, 80
Capitaine FAUQUE 77, 78, 79, 80
Commandant INGE 78, **79, 80, 81**
Lieutenant CLAUDEL 78, 79, 80
Adjudant-chef HOMO 78, 79
Adjudant-chef POURCHELLE 78, 79, 80
Capitaine LONGY 79, 80
Adjudant-chef VERAN 79, 80, 81, 82, 83, 84
Lieutenant GENTIL 79, 80, 81
Capitaine REJOWITZ 80, 81
Aspirant CHASSERIAUD 80, 81
Lieutenant LACROIX 80, 81, 82, 83, 84
Commandant KOMAJDA 81, **82, 83**
Lieutenant TARDIF 81, 82
Lieutenant MOREL 81, 82, 83
Capitaine BASTIEN 82
Capitaine DUCHENE 82, 83
Lieutenant BADIN 82, 83
Sous-lieutenant VUILLAMY 82, 83
Commandant MONNET 83, **84**
Lieutenant THOORENS 83, 84, 85
Commandant IMBERTI 84, **85**
Capitaine HEBRARD 84, 85, 86, 87
Capitaine HUET 84, 85, 86
Sous-lieutenant CHANCELADES 84, 85, 86
Sous-lieutenant OMS 84, 85
Commandant FERAUD 85, **86**
Capitaine CHARVET 85, 86, 87
Capitaine BRO 85, 86, 87, 88
Commandant DUTARTRE 86, **87**
Capitaine WEBER 86, 87, 88, 89
Capitaine BONIN 86, 87, 88
Commandant VELLUZ 87, **88**
Lieutenant MOUGEL 87, 88, 89
Capitaine MANZO 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93
Commandant HENDEL, 88, **89**
Capitaine BOSSERT 88, 89, 90, 91, 92
Capitaine GIRBE 88, 89, 90, 91
Commandant FESTAS 89, **90**
Capitaine LAGRANGE 89, 90, 91, 92
Capitaine LOUIS 89, 90, 91
Commandant BAROU 90, **91**
Capitaine LENNE 90, 91
Capitaine CHANTEREAU 90, 91
Commandant REYRE 91, **92**
Capitaine PITTIE 91, 92
Capitaine GOURHAN 91, 92, 93, 94
Commandant CONNAN 92, **93, 94**
Capitaine HUILLIER 92, 93, 94
Capitaine CHICHA 92, 93, 94, 95
Commandant KURTZ 93, 94, **95**
Capitaine PERRET 93, 94, 95
Capitaine LALOIX 93, 94, 95, 96, 97
Capitaine SAFFORES 94, 95, 96, 97, 98
Capitaine ARMADA 94, 95, 96
Capitaine CHEVALIER 95
Commandant PERIE 95, **96**
Capitaine DAUBER 95, 96, 97
Commandant COUSIN 96, **97**
Capitaine LANG 96, 97, 98, 99
Capitaine BUSSER 96, 97, 98, 2000, 2002
Commandant MORALES 97, **98**
Capitaine REMAZEILLES 97, 98, 99, 2000
Capitaine BOILLOT 97, 98, 99, 2000, 2001
Commandant PERRIER 98, **99, 2000**
Capitaine ESPINET 98, 99, 2000, 2001
Capitaine BOULAY 98, 99, 2000, 2001, 2002, 2003
Commandant GIRARD 99, 2000, **2001**
Capitaine MATEO 99, 2000, 2001, 2002
Capitaine FRICKER 99, 2000, 2001, 2002, 2003
Commandant GIRAUD 2001, **2002, 2003**
Capitaine MARCHAND 2002
Capitaine TALICHET 2001, 2002, 2003, 2004
Capitaine LESPADE 2001, 2002, 2003, 2004
Commandant AMBERG 2003, **2004**
Capitaine PAUL 2003, 2004, 2005
Capitaine PRAUD, 2002, 2003, 2004, 2005
Commandant PAILLOU 2004, **2005**
Capitaine ROLAND 2003, 2004, 2005, 2006, 2007
Capitaine LOINE 2004, 2005, 2006, 2007
Commandant NIVARD 2005, **2006, 2007**
Capitaine GERRER, 2005, 2006, 2007, 2008
Capitaine PERA, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008
Commandant COULIBALY, 2006, 2007, **2008**
Commandant SOUBERBIELLE 2008, **2009**
En gras : année de leader

LE MOT DU LEADER
/SYMBOLIC WORD OF THE LEADER



La Patrouille de France est une aventure unique, menée et vécue par des hommes et des femmes dévoués à leur mission,à l'instar de nos camarades déployés dans le monde entier au service de notre pays.

La rigueur et le professionnalisme qui façonnent nos évolutions au quotidien, nous les avons acquis au sein des unités opérationnelles de l'Armée de l'air, dont nous sommes issus.

Aujourd'hui, je suis particulièrement fière de vous présenter les pilotes et les mécaniciens de la Patrouille de France 2010, une équipe extraordinaire qui transcende véritablement les individus qui la composent.

La série 2010 est l'œuvre de tous, et nous espérons que nous serons à la hauteur de l'héritage prestigieux légué par nos Anciens.

Ce qui est certain, c'est que nous sommes unis par la volonté et la détermination de relever ce défi tous ensemble...

COMMANDANT
VIRGINIE GUYOT

LEADER
/LEADER



sgc **Frédéric Larguier**
MECANICIEN

cdt **Virginie Guyot**
PILOTE

adj **Joel Bienvenu**
CHEF DE PISTE



//Le commandant Virginie Guyot, première femme pilote à la Patrouille de France, marquera l'histoire de cette Patrouille. Elle est arrivée en 2008, chef de patrouille, elle a 2000 heures de vol à son actif. Âgée de 33 ans, elle a été pilote de Mirage F1 CR à l'Escadron de Reconnaissance 2/33 « Savoie » sur la base aérienne 112 de Reims de 2002 à 2008.

ATHOS 01

INTÉRIEUR DROIT

/FIRST RIGHT WINGMAN

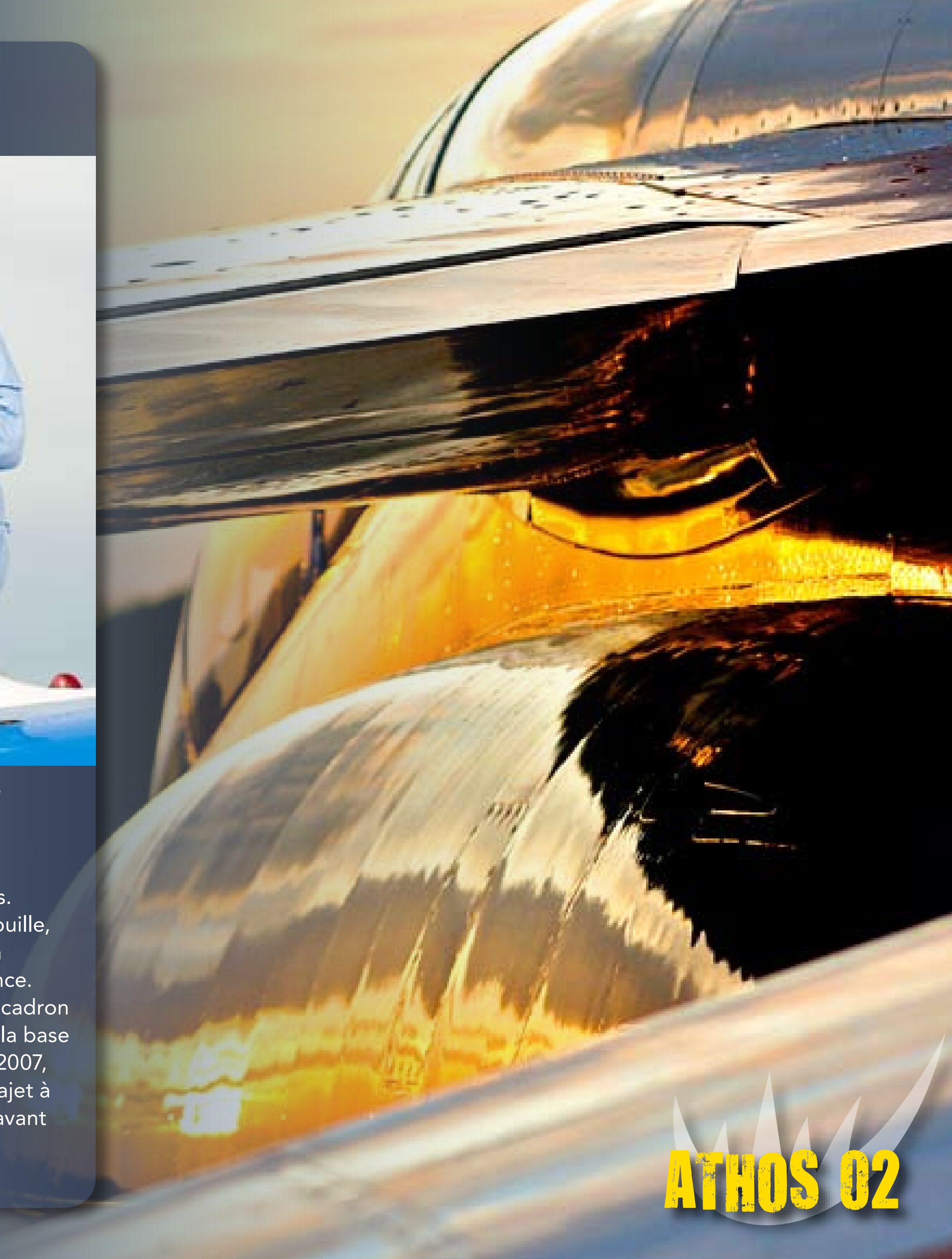


sgc **Sully Daleau**
MECANICIEN

cne **Jean-Noel Guy**
PILOTE



// Le capitaine Jean-Noël Guy a 31 ans. Pilote de chasse qualifié chef de patrouille, il totalise 1 700 heures de vol. C'est sa première année à la Patrouille de France. Pilote de Mirage F1 CR au sein de l'escadron de reconnaissance 2/33 « Savoie » sur la base aérienne 112 de Reims entre 2003 et 2007, il devient ensuite instructeur sur Alphajet à l'école d'aviation de chasse de Tours avant d'intégrer la Patrouille de France.



INTÉRIEUR GAUCHE
/FIRST LEFT WINGMAN



cne Antoine Hauser
PILOTE

sgt Lionel Viers
MÉCANICIEN



// Le capitaine Antoine Hauser arrive de la base aérienne 132 de Colmar. À 38 ans et 2700 heures de vol, il a construit son expérience notamment sur Mirage F1. Pilote au régiment de chasse 2/30 « Normandie-Niemen » de 1997 à 2000, et de 2003 à 2009, il est également instructeur sur TB30 à Cognac. Il en profite pour rejoindre la patrouille « Cartouche Doré » entre 2001 et 2002, en qualité d'équipier.



CHAROGNARD
/DEPUTY LEADER

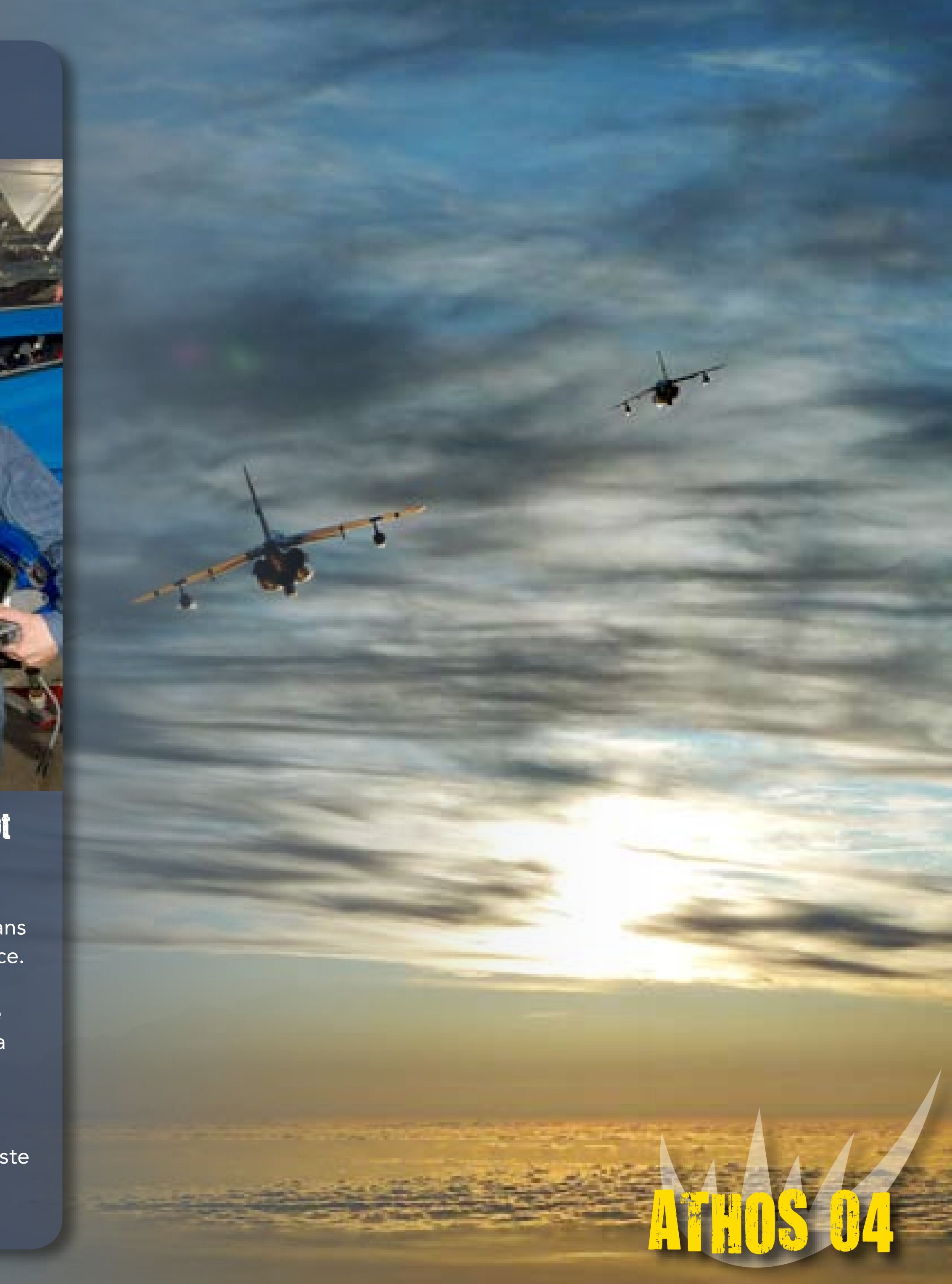


cdt **Cédric Tranchon**
PILOTE

sgc **Sébastien Gratiot**
MÉCANICIEN



// Le commandant Cédric Tranchon est dans sa première année à la Patrouille de France. Agé de 32 ans, il affiche 1 600 heures de vol. Qualifié chef de patrouille en 2007, le commandant Cédric Tranchon arrive de la base aérienne 103 de Cambrai, où il était pilote de défense aérienne sur Mirage 2000 C RDI, à l'escadron de chasse 2/12 « Picardie ». Il prendra normalement le poste de leader de la PAF en 2011.



EXTÉRIEUR GAUCHE
/SECOND LEFT WINGMAN



adc Laurent Vrignaud
MÉCANICIEN

cne Georges-Eric Castaing
PILOTE



// Agé de 38 ans, le capitaine Georges-Eric Castaing, chef de patrouille, est dans sa 3e année à la Patrouille de France. Il a 4 100 heures de vol. Instructeur à Salon de Provence de 1993 à 1996, il rejoint alors l'escadron de chasse 1/30 « Alsace » sur Mirage F1 CT. En 1999, il poursuit à Djibouti sur Mirage F1 C à l'escadron de chasse 4/33 « Vexin ». En 2001, il rejoint Cazaux comme instructeur à l'escadron 1/8 « Saintonge ». En 2004, il rejoint l'escadron 2/3 « Champagne » de Nancy sur Mirage 2000 D.



EXTÉRIEUR DROIT
/SECOND RIGHT WINGMAN



sgc **Eric Sancho**
MÉCANICIEN

cne **Paco Wallaert**
PILOTE



// Ancien présentateur du Jaguar, le capitaine Paco Wallaert a intégré la Patrouille de France en 2008. Chef de patrouille, âgé de 38 ans, il totalise 3 700 heures de vol. En 1995, Il débute comme pilote de Jaguar à Saint-Dizier. Affecté en 1997 à Cazaux, comme instructeur sur Alphajet, il repart vers Saint-Dizier en 2000. Il intègre la patrouille « Raffin Mike » pour en devenir le leader en 2003. En 2004, il est affecté à Salon de Provence en qualité d'instructeur sur Tucano.



LEADER SOLO
/LEADER SOLO



SGC **Jean-Marie François**
MÉCANICIEN

CNE **Sylvain Pillet**
PILOTE



//Le capitaine Sylvain Pillet a 35 ans, 3000 heures de vol à son actif et est dans sa troisième année à la Patrouille de France. De 1996 à 1999, il est pilote de Mirage F1 CR à l'escadron de reconnaissance 2/33 « Savoie » sur la base aérienne 112 de Reims. Il devient instructeur en 1999 à l'escadron de chasse 3/33 « Lorraine », puis rejoint l'escadron de reconnaissance 1/33 « Belfort » en 2001. En 2002, il rejoint l'état-major de Taverny, puis est affecté en 2004 à l'escadron de chasse 2/12 « Picardie » sur Mirage 2000 C RDI.



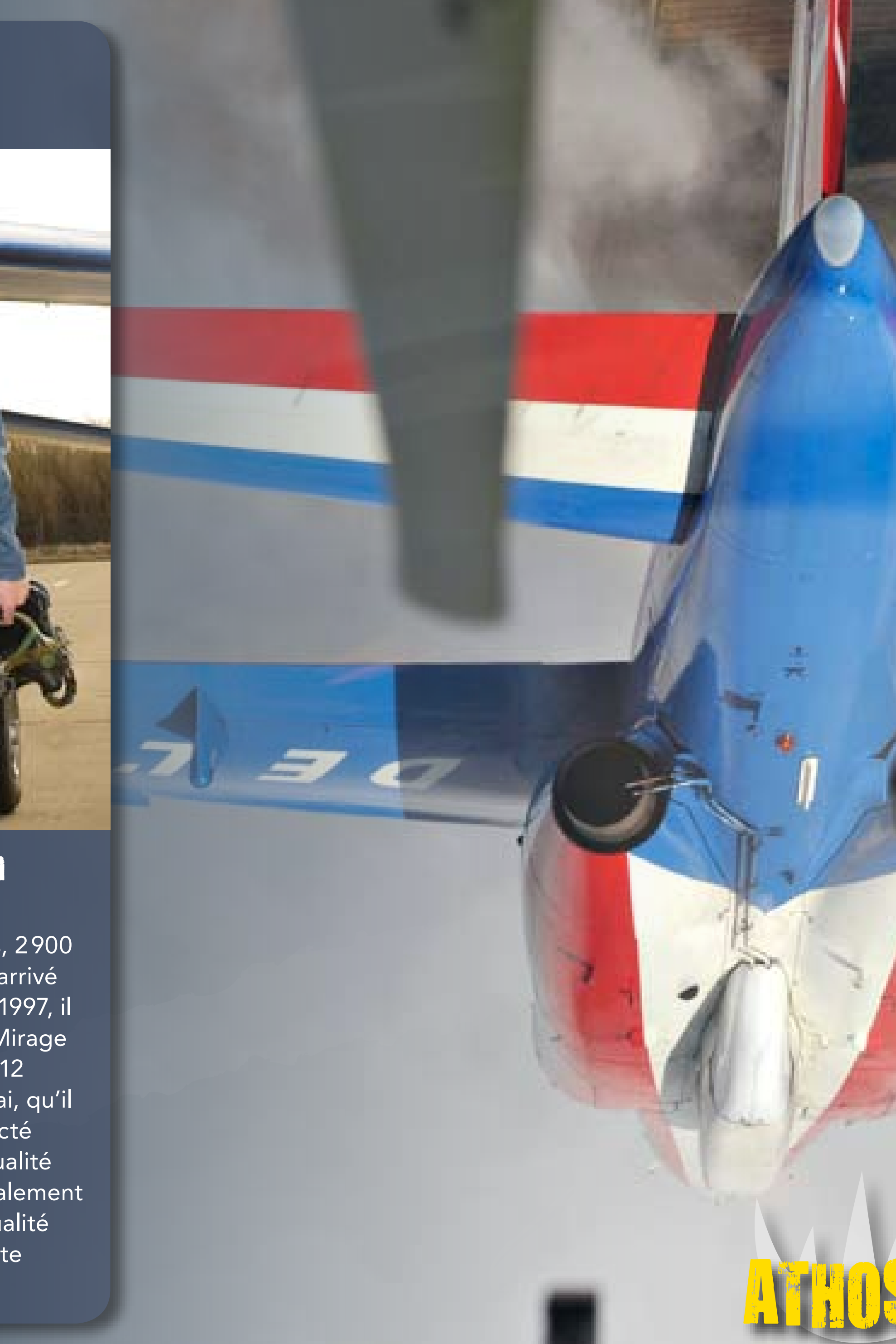
SECOND SOLO
/OPPOSING SOLO



cne Sylvain Courtot PILOTE

sgc Sylvain Poupin MÉCANICIEN

// Le capitaine Sylvain Courtot, 37 ans, 2900 heures de vol, chef de patrouille, est arrivé en 2008 à la Patrouille de France. En 1997, il débute comme pilote de chasse sur Mirage 2000 C RDI à l'escadron de chasse 2/12 « Picardie » sur la base 103 de Cambrai, qu'il retrouvera de 2002 à 2006. Il est affecté en 2000 sur la base de Cognac, en qualité d'instructeur sur Epsilon. Il rejoint également la patrouille « Cartouche Doré » en qualité d'équipier. De 2006 à 2008, il est pilote instructeur sur Alphajet à Tours.



ATHOS 08

REMPLAÇANT
/SPARE PILOT



sgc **Grégory Drouhot**
MÉCANICIEN

cne **Ludovic Bourgeon**
PILOTE



// Cinquième année à la Patrouille de France, 4000 heures de vol, chef de patrouille âgé de 38 ans, le capitaine Ludovic Bourgeon est le plus expérimenté des pilotes de la patrouille. De 1996 à 1998 et de 2000 à 2003, il est pilote de Mirage F1 CT à l'escadron de chasse 2/30 «Normandie-Niemen» sur la base de Colmar. De 1998 à 2000, il est instructeur sur Tucano sur la base de Salon de Provence. De 2003 à 2005, il est instructeur sur Mirage F1 C et B à l'escadron de chasse 3/33 «Lorraine» sur la base 112 de Reims.



ATHOS 09

LES MÉCANICIENS DE LA PAF

/MECHANICS

// Les services techniques de la Patrouille de France assurent tout au long de l'année la disponibilité des 12 Alphajet. L'équipe, qui se compose de 33 mécaniciens, spécialistes de l'armée de l'air dans des domaines aussi pointus que les systèmes cellules-hydrauliques, la propulsion, les équipements électriques et avioniques, l'armement ou encore les matériels d'environnement, est placée sous les ordres du capitaine Thierry Forest et du major Jean-Bernard Roth.
Répartis en deux équipes, les mécaniciens assurent en période hivernale les opérations d'entretien et de réparation, mais également la mise en œuvre de 10 Alphajet dédiés aux deux, voire trois vols d'entraînement quotidiens.
En période estivale, 14 mécaniciens accompagnent la patrouille pour chacun de ses déplacements, et interviennent souvent très tard pour permettre en tout temps le bon déroulement de la représentation. La rigueur et le professionnalisme nécessaire à l'accomplissement de cette mission sont particulièrement mis en exergue au sein de la Patrouille de France, du fait des contraintes subies par les aéronefs.
L'adjudant Joël Bienvenu dirige cette année l'équipe « piste-meeting », dont les mécaniciens assurent toutes les opérations de mise en œuvre au cours des déplacements. Ces derniers, tradition unique dans l'armée de l'air, choisissent le pilote avec lequel ils voleront en place arrière durant toute la saison, excepté pour les vols spécifiques de démonstration.
L'adjudant-chef Denis Muller est placé à la tête de l'équipe « dépannage ». Ses mécaniciens assurent à Salon de Provence les réparations importantes au retour de chaque manifestation. Ils sont également chargés des opérations d'entretien, programmées par deux sous-officiers d'expérience affectés au bureau technique de la Patrouille de France. Garant de la bonne exécution des opérations, ils suivent le vieillissement de chaque pièce avionnée.
L'esprit d'équipe, la disponibilité, le goût de l'effort et du travail bien fait animent chacun de ces spécialistes, qui ont à cœur de représenter et de montrer le savoir-faire des mécaniciens de l'armée de l'air.

// Technical services of the Patrouille de France provide throughout the year availability of the 12 Alphajet. The team, which consists of 33 engineers, specialists in the Air Force in such areas as specialized as the cell-hydraulic systems, propulsion, electrical and avionics, weapons or materials of environment, is under the command of Captain Thierry Forest and Major Jean-Bernard Roth.
Divided into two teams, engineers provide winter maintenance operations and repairs, but also the implementation of 10 Alphajet dedicated to the two or three training flights daily.
In summer, 14 mechanics accompany the patrol on each of his movements, and often occur very late to always allow a smooth representation. The rigor and professionalism necessary to accomplish this mission are particularly highlighted in the Patrouille de France, because of constraints faced by the aircraft.
Team spirit, availability, taste of effort and good work characterizes each of these specialists, who have at heart to represent and demonstrate the skills of the mechanics of the Air Force.



L'ÉQUIPE DES MÉCANICIENS, SOUS LES ORDRES DU capitaine **Thierry Forest** (CHEF DES SERVICES TECHNIQUES) ET DU major **Jean-Bernard Roth** (SON ADJOINT).

LES MÉCANICIENS DE LA PAF



LES MÉCANICIENS AVION

adj Joel Bienvenu, adj Denis Flamant, sgc Dimitry Bourreau, sgc Sully Daleau, sgc Sylvain Poupin, sgc Olivier Romanin, sgc Eric Sancho, sgt Julie Gruchy, sgt Lionel Viers, adc Michel Machu, adc Denis Muller, adj Frederic Tabeur, adj Frédéric Vignal, sgc Grégory Drouhot, sgc Frédéric Larguier, sgc Bruno Laurence

LES « PÉTAFS »

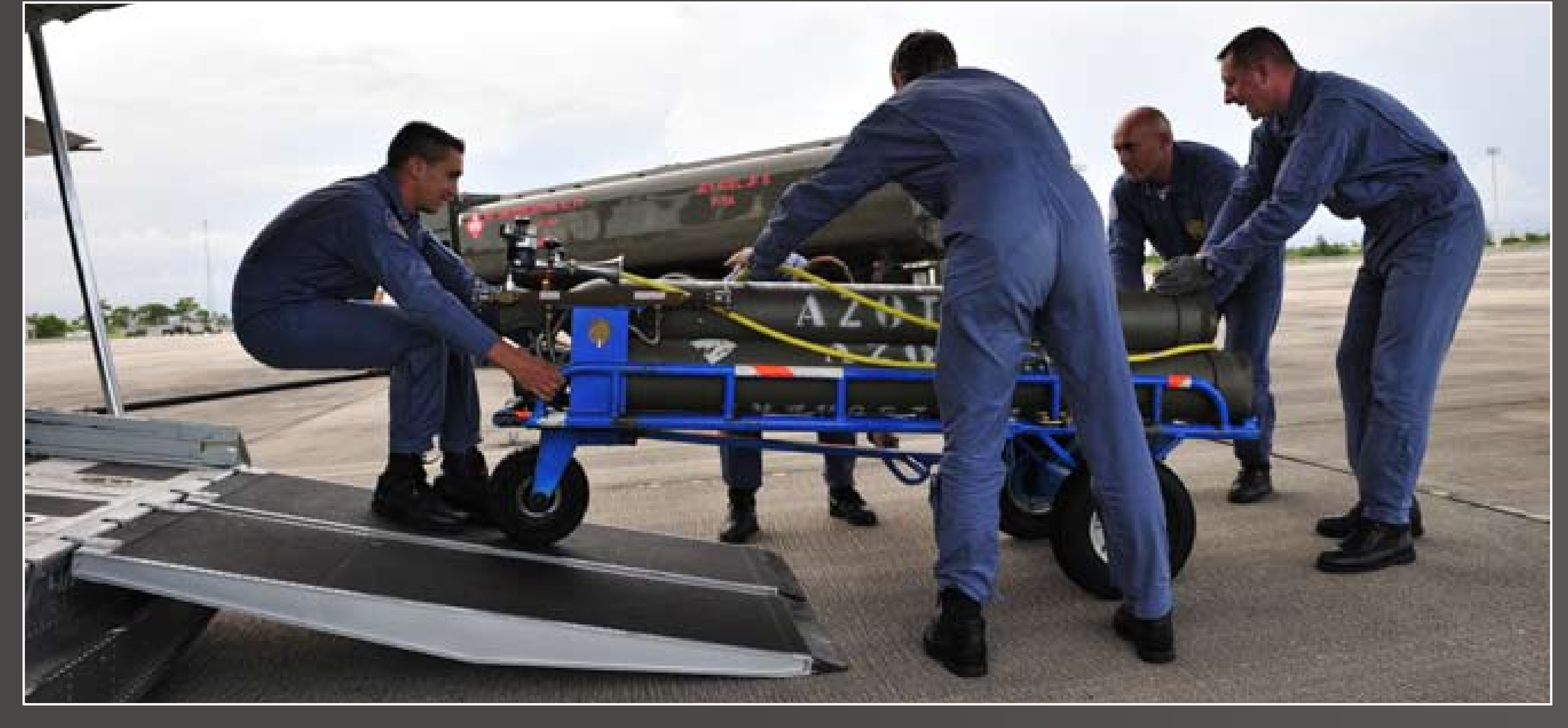
adj Jean-Philippe Thomas, sgc Olivier Clergé, sgc Yann Hadjadj, sgc Marc Théodore, sgc Laurent Vella

LES MÉCANICIENS DE LA PAF















LES «RADIOS»
sgc **Sébastien Gratiot**, sgc **Franck Heydel**, sgc **Fabrice Lacroix**

LES «MOTORISTES»
adc **Philippe Tichit**, adj **David Baron**, adj **Jérome Tétu**, sgc **Jean-Marie François**

LES «ÉLECS»
adc **Laurent Vrignaud**, sgt **Romain Roger**, sgc **Freddy Pawlak**

LES «SERVITUDES»
sgc **Stéphane Amadio**, sgc **Sébastien Lamothe**

LA SÉRIE 2010

TREFLE À DROITE

Turn right clover

TONNEAUX SIMULTANÉS TOMBÉ DROIT

Simultaneous rolls

TOURNE DROITE TOURNE GAUCHE



Turn right turn left

PASSAGE PUBLIC EN DARD ET TONNEAU EN CROISILLON



Croisillon formation roll

BOMBE À HUIT



The bomb

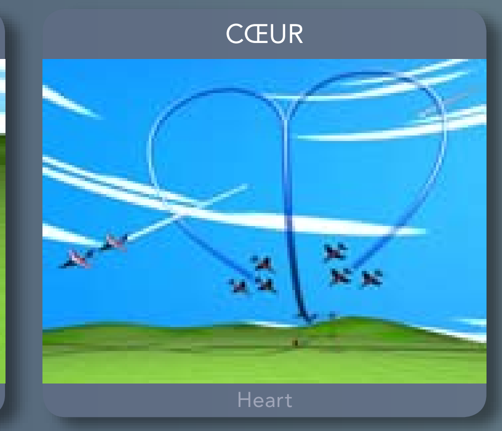
TUNNEL

Tunnel

TICKING CLOCK

Ticking clock

CŒUR



Heart

TWIST



Twist

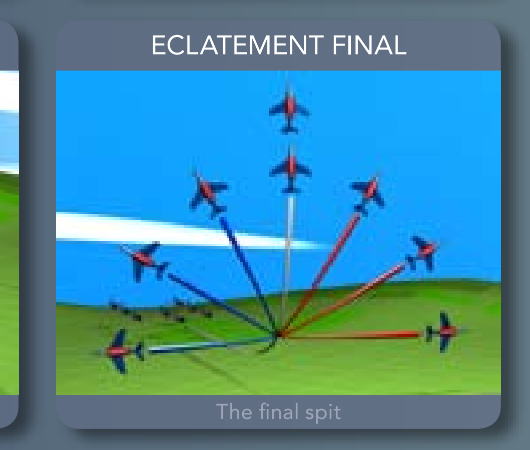
BARRIQUES PERCUSSIONS

Barrel rolls and percussion

SHERIF

Sheriff

ECLATEMENT FINAL



The final spit

LA - SÉRIE -

Elle se décompose en deux parties : le « ruban » et la « synchro ». Dans la première, les 8 avions évoluent en formation serrée et dessinent avec les fumigènes un « ruban ». La seconde tient son nom des évolutions parfaitement synchronisées entre les passages alternés menés par le leader et le leader solo.

La Patrouille de France est capable d'adapter sa démonstration aux conditions météorologiques. Trois types de présentation existent.

PRÉSENTATION - BEAU TEMPS -

La démonstration s'effectue dans le plan vertical, aucun nuage ne vient perturber les évolutions, dont certaines nécessitent de monter haut dans le ciel.

PRÉSENTATION - INTERMÉDIAIRE -

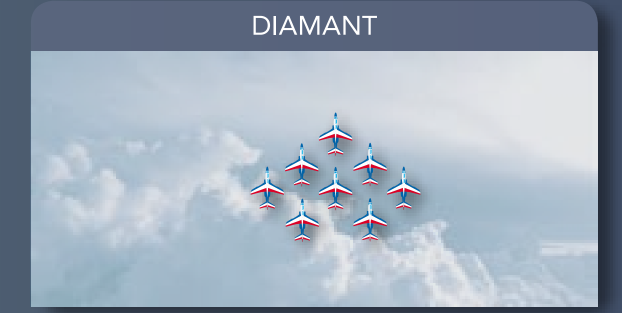
Le « plafond », c'est-à-dire la hauteur des nuages, réduit le volume d'évolution. Dans ce cas, les figures s'effectuent dans le plan oblique. Ce cas ne permet pas à la Patrouille de France d'effectuer le célèbre « cœur », qui nécessite de monter à la verticale.

PRÉSENTATION - MAUVAIS TEMPS -

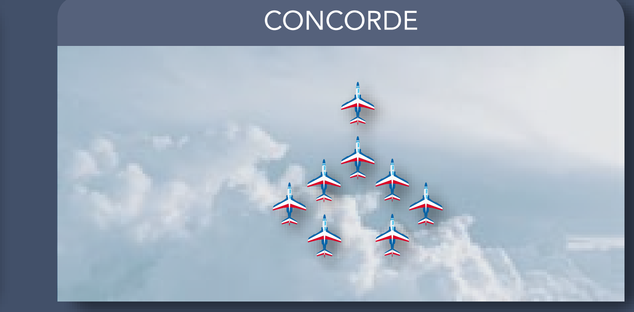
Les conditions sont défavorables, le plafond est bas, ou la visibilité est fortement diminuée. Dans ce cas, pour offrir aux spectateurs une démonstration, les pilotes évoluent dans le plan horizontal.

LES FORMATIONS 2010

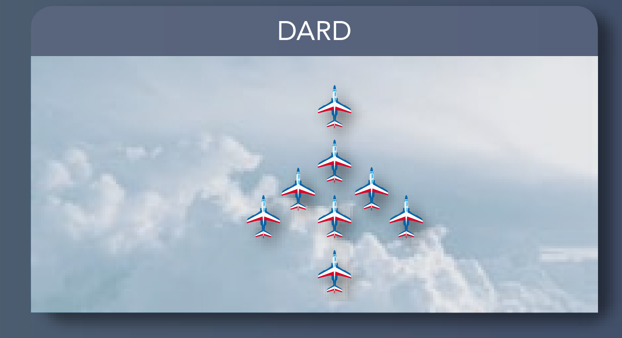
DIAMANT



CONCORDE



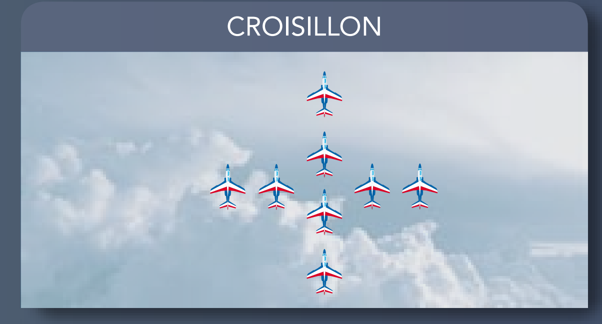
DARD



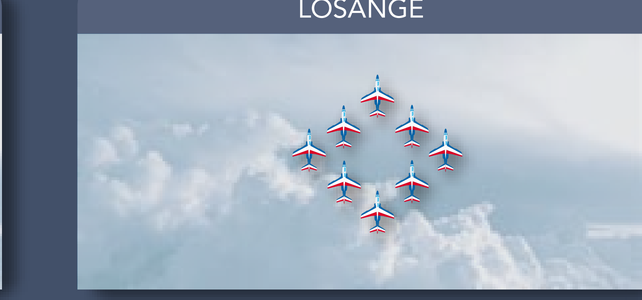
TRÈS GRANDE FLÈCHE

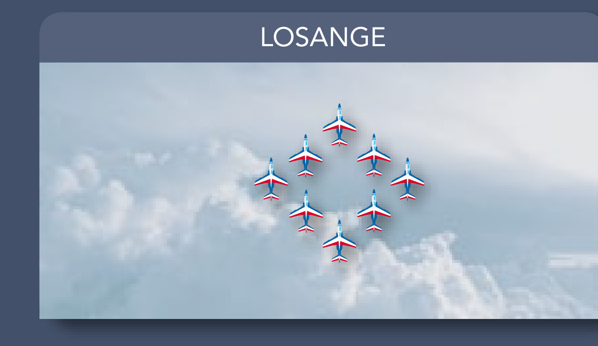


CROISILLON



LOSANGE

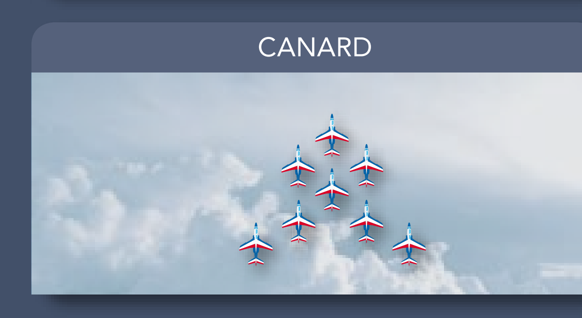




GRANDE FLÈCHE



CANARD



PATROUILLE DE FRANCE - MODE D'EMPLOI





// La Patrouille de France est une unité de l'armée de l'air, qui vit selon un mode de fonctionnement très particulier. Tout son personnel est issu des différents corps de spécialité de l'armée de l'air, du mécanicien au pilote, en passant par les secrétaires ou les photographes.
La même flamme brille dans les yeux de tous, celle de la fierté de représenter l'armée de l'air, l'aéronautique française, mais aussi la France. Volontaires pour cette mission, ils ont tous suivi des chemins bien différents avant d'arriver à Salon de Provence, mais leur expérience acquise sur le terrain n'empêche pas une certaine remise en question, pour se mettre en mode « Patrouille de France ».

Trois nouveaux pilotes par an
De nombreux pilotes postulent, mais seulement trois intègrent chaque année la prestigieuse formation. Les candidats, qui ont passé avec succès les présélections de leur hiérarchie et de l'état-major, doivent détenir la qualification de chef de patrouille, et justifier d'un minimum de 1 500 heures de vol sur avion à réaction. Tous sont alors déclarés aptes techniquement à intégrer la Patrouille de France.
Ils viennent ensuite à la rencontre de l'équipe en place, et effectuent au moins un vol en place arrière. Ils sont alors choisis sur le principe de la cooptation, c'est-à-dire que ce sont les pilotes de la Patrouille de France qui choisissent leurs successeurs.
Ce dernier niveau de sélection a une dimension plus humaine, car il prend en compte le caractère et la sociabilité des candidats. Ce critère est primordial car la bonne entente entre les membres de l'équipe est vitale pour la stabilité et la cohérence du groupe.

Entraînement
Chaque été, le spectateur peut admirer les prouesses qu'effectuent les pilotes à bord de leurs Alphajet au cours des différents meetings ou manifestations aériennes. Mais pour réaliser cette chorégraphie, les pilotes s'entraînent inlassablement au cours de la saison hivernale.

Chaque figure, après avoir été conçue et minutieusement analysée au sol, est ensuite réalisée en vol. Lorsqu'elle est bien assimilée par tous, le leader ajoute des changements de formation puis, plus tard, les fumées blanches ou tricolores. La patrouille enchaîne ensuite les différentes figures pour donner naissance à la « série ».

Voltige à 8
Le pilotage à la Patrouille de France s'inscrit dans le prolongement de celui acquis sur avion de chasse. À cela il faut ajouter la spécificité de cet art particulier qu'est la voltige en patrouille serrée à 8 avions, et à très basse altitude (entre 30 et 1 500 mètres de hauteur selon les conditions climatiques). Lors des vols, les avions évoluent en effet à des vitesses comprises entre 300 et 600 km/h. Ils sont distants d'environ 2 à 3 mètres, faisant subir à leur pilote des accélérations variant de – 3 à + 7 g.

// Each year three new pilots join the Patrouille de France for an average three year term. Officers, flight leads with a minimum
of 1,500 flying hours on jet aircraft, pilots are recruited in the French Air Force combats units.
The winter preparation period (from November to April) is exclusively dedicated to training and developing a new program, at a rate of two flights per day.
That is how the Patrouille de France is able to present the public with a top-level airshow from May to fall.

JOURNÉE TYPE SAISON HIVERNALE

08 h 00 - 08 h 30	RÉVEIL MUSCULAIRE
08 h 45 - 09 h 15	BRIEFING 1ER VOL
09 h 45 - 10 h 45	1ER VOL
10 h 50 - 11 h 30	DÉBRIEFING 1ER VOL
11 h 45 - 12 h 15	BRIEFING 2E VOL
12 h 45 - 13 h 45	2E VOL
14 h 00 - 14 h 45	DÉJEUNER
15 h 00 - 15 h 30	DÉBRIEFING 2E VOL
16 h 00 - 17 h 00	SPORT COLLECTIF



LA SAISON ESTIVALE



// L'été approche, la démonstration est au point, la Patrouille de France peut s'envoler pour la saison des meetings. Défilés, démonstrations, mais aussi d'inoubliables rencontres avec le public, des réceptions officielles ainsi que des rendez-vous avec les médias. A chaque instant, pilotes et mécaniciens sont de véritables ambassadeurs du savoir-faire de l'armée de l'air, de l'aéronautique française et de la France.





L'ALPHAJET



// L'Alphajet a été le premier avion réalisé conjointement par les sociétés Dassault et Breguet. Destiné à succéder aux Fouga Magister et aux Lockheed T 33, il a été entrepris en coopération avec la société allemande Dornier.
En avril 1971, le programme était le suivant :
- une version française d'entraînement, la plus simplifiée possible, afin de former les pilotes de chasse sur un avion biréacteur sûr, démonstratif et performant.
- une version allemande d'appui aérien rapproché et de reconnaissance du champ de bataille, le gouvernement allemand prenant à sa charge les suppléments de prix.

Le premier vol du prototype 01 s'est déroulé à Istres le 26 octobre 1973 ; Jean-Marie Saget était aux commandes. L'avion se révéla alors très manœuvrant et ne présenta aucun problème aux vitesses transsoniques.
Le premier Alphajet E de série destiné à l'armée de l'air, qui en avait commandé 175 exemplaires, a effectué son premier vol à Istres, le 4 novembre 1977 et est entré en service opérationnel le 30 janvier 1979.
La version appui tactique retenue par la Luftwaffe, qui en avait également acheté 175, a été livrée à partir de 1980. Le total des Alphajet produits est de 512 appareils (dont 329 exportés) pour 1'armée de l'air (France, Allemagne, Belgique, Égypte, Maroc, Togo, Cameroun, Qatar, Nigeria, Gabon). Ils ont effectué plus d'un million d'heures de vol.
Ce petit biréacteur performant, qui décolle en 700 m et atteint Mach 0,86 à 15 000 m, est parfaitement adapté à la formation des pilotes de combat de nombreuses forces aériennes. Disposant d'excellentes qualités de vol, il est en service sur les bases de Tours et de Cazaux. Les élèves pilotes reçoivent leur brevet à l'école de l'aviation de chasse basée à Tours, puis suivent un stage de transformation opérationnelle à Cazaux. C'est là qu'ils s'initient véritablement à leur futur métier de pilote de chasse lors de missions d'entraînement au tir, à la voltige et au combat aérien, avant de rejoindre les escadrons de chasse.
Les performances et la sûreté de l'Alphajet ont assuré avec succès, depuis 1981, le remplacement des Fouga Magister de la Patrouille de France.
L'avion n'a subi aucune modification fondamentale. Seuls changements notables : la peinture bleu-blanc-rouge, le phare du nez, le viseur qui a été retiré car inutile et enfin le conteneur fumigène fixé sous le ventre. Celui-ci remplace le conteneur canon, permettant ainsi de laisser dans le ciel un panache tricolore.

CARACTÉRISTIQUES/SPÉCIFICATIONS

Envergure	9,16 m	Span	27.88 ft
Longueur	11,85 m	Length	36.07 ft
Hauteur	4,19 m	Height	12.75 ft
Surface alaire	17,05 m2	Wing area	183.45 Sq.ft
Poids à vide	3 345 kg	Empty weight	7,384 Lb.
Poids maxi au décollage	7 250 kg	Max. take-off weight	16,000 Lb.
Plafond	15 000 m	Bypass turfan Engines ceiling	45,600 ft
Vitesse max	1 000 km/h (Mach 0,86)	Max. speed	550 Knots (Mach 0,86)
Capacité carburant	1 960 l	Fuel capacity	1,960 l
Propulsion 2 Turbomeca Larzac 04	2 x 1 320 daN	2 x Turbomeca Larzac 04	3,000 Lb. each

// The Alphajet, the result of a French-German joint venture (Marcel Dassault Breguet Aviation – Dornier) of which many different versions were developed, is in service in about 10 countries (France, RFA, Belgique, Egypte, Maroc, Togo, Cameroun, Qatar, Nigeria, Gabon).
The French Air Force has chosen the trainer version of this engine (it entered service in January 1979) in order to train fighter pilots on a safe, demonstrative and high-performance aircraft.
This small high-performance twin-engined aircraft has a take-off distance of 700 m and a maximum speed of 0,86 Mach at 45,600 ft. It is very representative of the fighter aircraft that are in service in other air forces. Its handling qualities, manoeuvrability and reliability are greatly appreciated in Tours and Cazaux A.F.B. Student pilots earn their wings at the Fighter Training School Based in Tours and attend an operational conversion training period in Cazaux. That is where they are really introduced to their future fighter pilot job, by means of fire training, aerobatics and dog fighting, before joining fighter units.
Its performances and reliability led the French Air Force to choose the Alphajet to supersede the Patrouille de France's Fouga Magister, in 1981. The Alphajet has not undergone any basic upgrading, except for the paint, which is blue-white-red, the nose light, the sight that has been removed because useless, and the smoke pod replacing the gun pod under the belly, allowing the aircraft to emit blue, white or red smoke.

TOURNÉE 2009

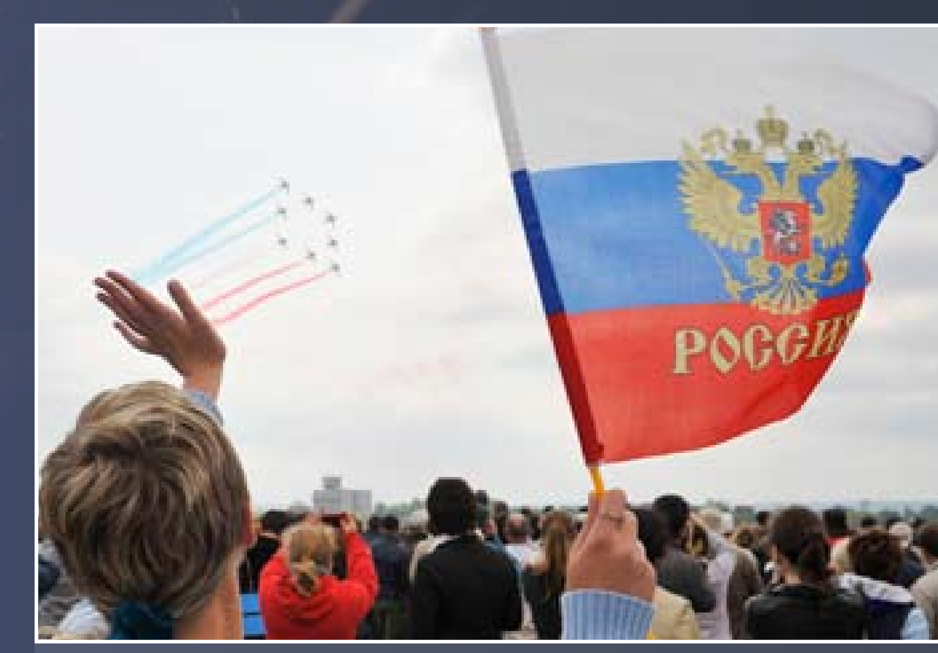


En 2009, l'armée de l'air fêtait ses 75 ans. Une année riche en événements, ponctuée de nombreuses manifestations d'exception. La Patrouille de France se devait de célébrer dignement cet événement, ce qui fut le cas du 18 août au 13 octobre, avec une tournée internationale historique.
Du jamais vu dans l'histoire de la PAF. Un périple qui a duré deux mois, où les 10 Alphajet, le Transall et l'Hercules ont franchi 50 000 km en près de 40 étapes, parfois accompagnés d'un Falcon pour ouvrir la voie.
Pour une tournée internationale de cette ampleur, de nombreuses personnes ont été mises à contribution aussi bien sur le terrain que dans les états-majors. Tous les aspects ont été préparés avec les différents interlocuteurs de la Patrouille de France, en France tout d'abord, mais également au niveau des missions militaires, des bases aériennes et des forces armées stationnées outre mer. Ambassades, consulats, missions militaires, chacun a apporté sa pierre à l'édifice.

//In 2009, French Air Force was celebrating its 75 th anniversary. An eventful year, marked by numerous special events. The Patrouille de France had to celebrate this event, which was the case from august 18 to october 13, with an international historical tour.

// 18 août, Base aérienne 701 de **Salon de Provence**.
Katowice (Pologne)
Moscou (Russie). C'est pour participer au Salon MAKS 2009, où la Patrouille de France va rendre un hommage au pilote russe Igor Katchenko, de la patrouille Russky Vitiazi, décédé quelques jours seulement avant l'ouverture du salon, au cours d'un entraînement. Le passage public aux couleurs russes a été ovationné. Le salon s'achève, la Patrouille de France doit rejoindre **Québec** par la route du nord.
Tampere (Finlande) - Trondheim (Norvège) - Keflavik (Islande)
Kangerlussuaq (Groenland) - Goose Bay (Canada)
Québec (Québec) Une arrivée très attendue, puisque l'an passé, la Patrouille de France devait venir fêter les 400 ans de Québec, et avait annulé au dernier moment. Sur les bords du fleuve Saint Laurent, en face du château de Frontenac, la Patrouille de France fait un show historique !
Norfolk (USA) - Miami (USA) - Saint Domingue (République Dominicaine)
Fort de France (Martinique).
Cayenne (Guyane) La Patrouille de France franchit l'Équateur, marquant


Cracovie, POLOGNE LE 18 AOÛT



Moscou, RUSSIE LE 22 AOÛT


Québec, CANADA LE 24 AOÛT

TOURNÉE 2009



Brasilia, BRÉSIL LE 07 SEPTEMBRE

de la formation « E » ce passage exceptionnel
Belem (Brésil)
Brasilia (Brésil) Nous sommes arrivés à temps, pour ce défilé prévu le 7 septembre au-dessus de la capitale, dans le cadre de l'année de la France au Brésil. Un moment émouvant, qui nous permet de rendre la monnaie de la pièce à la patrouille brésilienne « Esquadrilha da Fumaça », qui était venue survoler les Champs-Élysées le 14 juillet 2005, dans le cadre de « Brésil, Brésils ».
La Patrouille de France a ainsi eu l'honneur de défiler en présence des présidents français et brésiliens, devant des millions de téléspectateurs.
Rio de Janeiro (Brésil), Démonstration sur la plage de Barra da Tijuca.
Porto Alegre (Brésil)
Buenos Aires (Argentine) Tapis rouge. La présidente argentine, Cristina Kirchner, est même venue saluer le leader et le charognard, qui est cette année le commandant Virginie Guyot, la première femme à la Patrouille



Rio de Janeiro, BRÉSIL LE 11 SEPTEMBRE

de France. Le défilé se fait en 4 passages au-dessus de l'avenue « 9 de Julio », deux aux couleurs de la France, et deux aux couleurs Bleu, Blanc, Bleu argentines. La PAF rend également hommage au pilote aviateur Jean Mermoz, devant un mémorial installé à quelques dizaines de mètres de l'aéroport.
Cordoba (Argentine) Une série qui sera annulée en dernière minute, avions prêts à décoller, pour cause de mauvaise météo.
Santiago (Chili) Après une traverse magique de la cordillère des Andes. Un défilé est programmé, ainsi qu'une démonstration au-dessus de la piste de la base aérienne chilienne.
Resistencia (Argentine) pour certains, et **Asuncion (Paraguay)** pour d'autres, en raison d'une panne du Transall
Rio de Janeiro (Brésil)
Salvador de Bahia (Brésil)
Natal (Brésil) Tout le détachement est réuni pour la troisième et dernière représentation de la Patrouille de France pour l'année de la France au Brésil, une série complète sur la « praia dos artistas » qui se remplit en ce 26 septembre. L'humidité de l'air dénature un peu les fumigènes, accentuant le bleu et le rouge, et appauvrissant le blanc.
Belem (Brésil)
Cayenne (Guyane) Tout le personnel de la base aérienne 367 est mobilisé pour cet événement historique. En effet, la Patrouille de France n'était jamais venue, et c'est avec un grand sentiment de fierté que les Guyanais ont admiré leurs couleurs nationales dessinées dans le ciel. Hasard du calendrier, un tir Ariane est programmé le lendemain de la démonstration. Les pilotes y assistent depuis la mythique salle « Jupiter », d'où est orchestré le départ. Les autres sont répartis sur les 2 autres sites de lancement. À notre tour, nous programmons un vol photo au-dessus du centre spatial guyanais de Kourou.
Fort de France (Martinique) Le temps est de la partie sur le Malecon, situé sur le front de mer. Massés sur le macadam, les habitants piétinent d'impatience. Au loin, les avions sont en formation « diamant ». « La fumée, Top ! ». La voix du leader résonne comme par magie dans les haut-parleurs, tandis que les couleurs nationales peignent le ciel martiniquais pour ce premier passage public.
30 minutes et des tonnerres d'applaudissements. Les pilotes atterrissent, puis embarquent sur des bateaux afin de rejoindre la côte. La foule ne cache pas son admiration et accueille les prodigieux pilotes de chasse de



Buenos Aires, ARGENTINE LE 14 SEPTEMBRE



Cordoba, ARGENTINE LE 16 SEPTEMBRE

l'armée de l'air. La séance dédicaces s'annonce mouvementée, mais rien n'effraie l'équipe qui s'offre un bain de foule bien chaleureux.

Saint Domingue (République Dominicaine)

Miami (USA)

Washington DC (USA). Nous sommes le 8 octobre, posés sur la base aérienne d'Andrews où stationne également Air Force One. Une étape exceptionnelle, puisque la Patrouille de France n'est pas retournée aux États-Unis depuis 1986, où elle avait survolé New York. Plus de 20 ans plus tard, c'est sur la ville de Yorktown, au-dessus du « Monument to Alliance and Victory » que les couleurs tricolores sont lâchées, commémorant ainsi la fameuse bataille où l'intervention de la France avait été décisive pour l'indépendance des États-Unis.

Québec, Goose Bay, Kangerlussuaq, Keflavik, Leeming (Royaume-Uni)

Salon de Provence

Une tournée qui restera gravée dans la mémoire de beaucoup de gens de par le monde. Pour la Patrouille de France, trois semaines seulement pour se reconditionner et partir pour le salon aéronautique de Dubaï, et de préparer la « dernière » le 25 novembre !



Natal, BRÉSIL LE 26 SEPTEMBRE

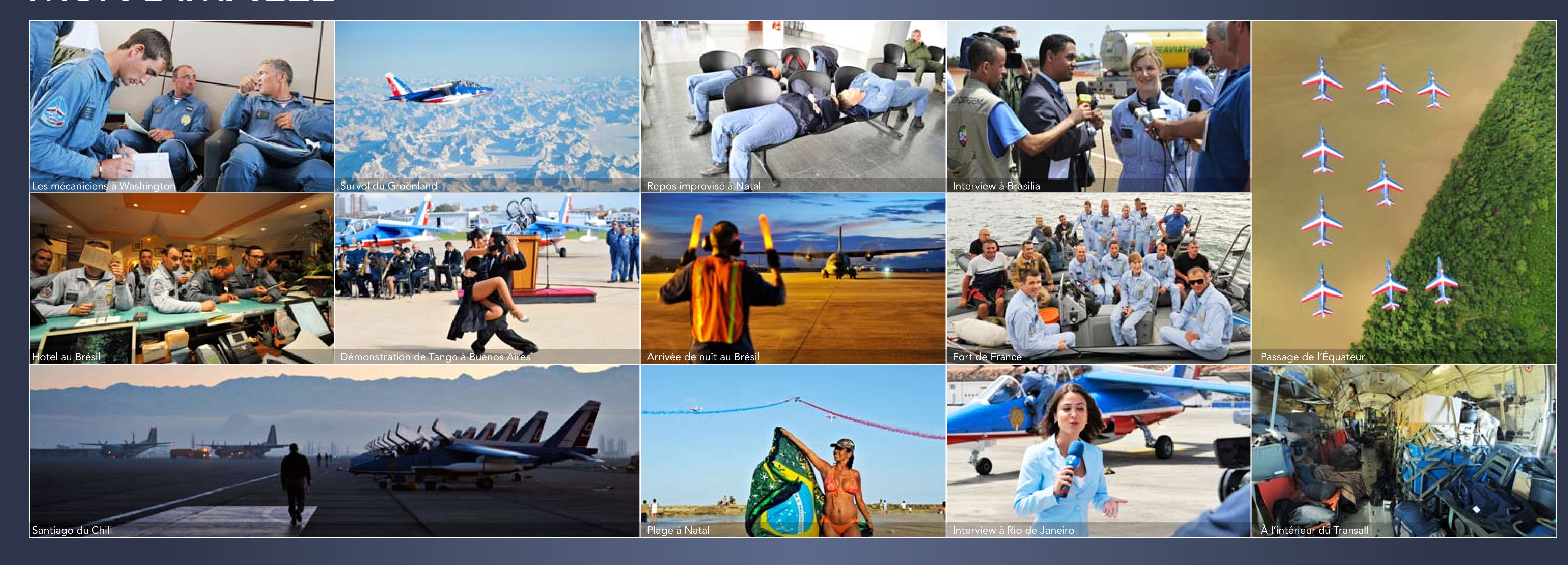


Cayenne, GUYANE LE 30 SEPTEMBRE

Fort de France, MARTINIQUE LE 03 OCTOBRE

MUR D'IMAGES

/WALL PICTURES



Les mécaniciens à Washington

Survol du Groënland

Repos improvisé à Natal

Interview à Brasilia

Hotel au Brésil

Démonstration de Tango à Buenos Aires

Arrivée de nuit au Brésil

Fort de France

Passage de l'Équateur

Santiago du Chili

Plage à Natal

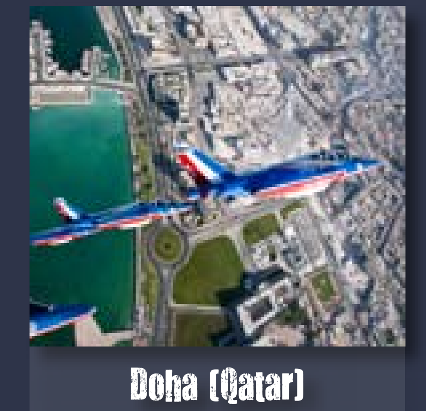
Interview à Rio de Janeiro

À l'intérieur du Transall

LA PAF DANS LE MONDE

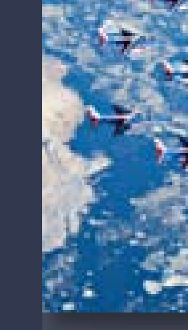
/PAF IN THE WORLD

Kangerlussuaq (Groenland)
Keflavik (Islande)
Moscou (Russie)
Quebec (Canada)
Paris (France)
New-York (USA)
Washington (USA)
Ankara (Turquie)
Muraille de Chine
Rabat (Maroc)
Wadi Rum (Jordanie)
Le Caire (Égypte)
Dubai (ÉAU)
Hong Kong (Chine)
Sultanat d'Oman
Fort de France (Martinique)
Kuala Lumpur (Malaisie)
Sultanat de Brunei
Cayenne (Guyane)
Natal (Brésil)
Brasilia (Brésil)
Rio (Brésil)
Cordoba (Argentine)
Santiago (Chili)
Buenos Aires (Argentine)


Doha (Qatar)

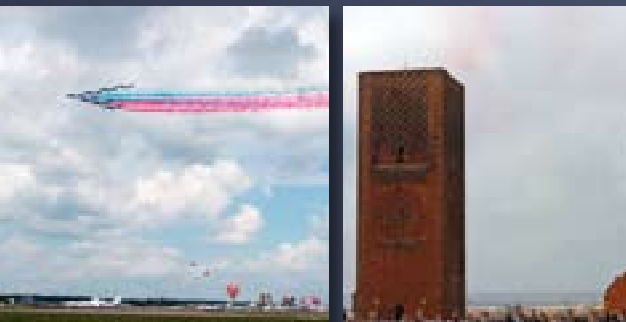


New-York (USA)


Groenland



Muraille de Chine


Fort de France (Martinique)

Moscou (Russie)


Rabat (Maroc)

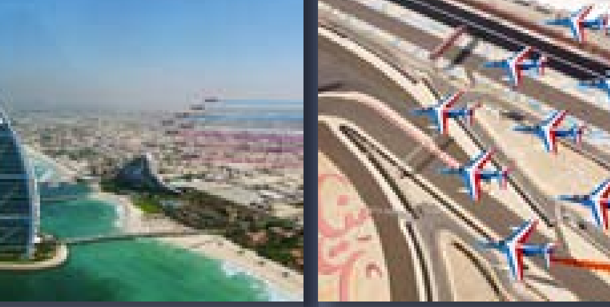

Le Caire (Égypte)

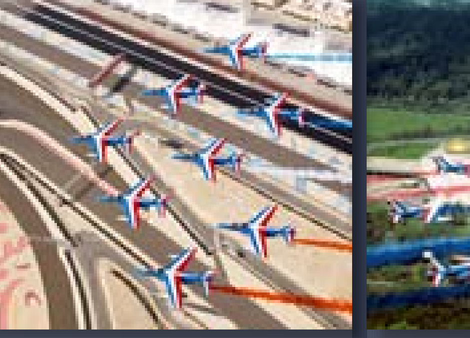


Ankara (Turquie)


Wadi Rum (Jordanie)


Dubai (Émirats arabes unis)

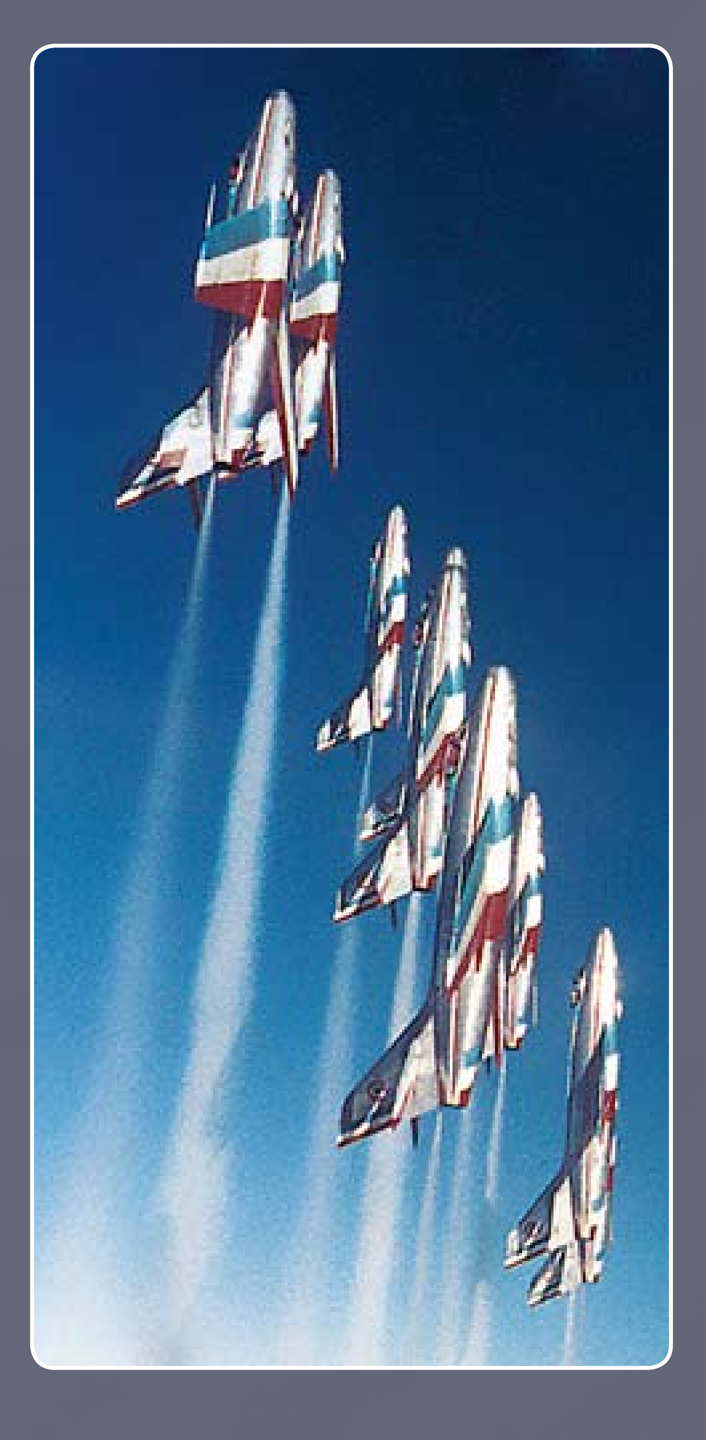

Bahrein



Sultanat de Brunei


Hong Kong (Chine)

HISTORIQUE



HIER, LES ORIGINES DE LA PATROUILLE DE FRANCE

56 années de spectacle
C'est en 1931 qu'est présentée en France la première démonstration aérienne en patrouille par un groupe de moniteurs de l'école de perfectionnement au pilotage d'Étampes évoluant sur Morane-Saulnier MS 230. Les résultats sont si brillants que cette patrouille est désignée pour participer aux meetings nationaux et internationaux.
Jusqu'à 18 avions « câblés » les uns aux autres.
Parallèlement, dès 1934 à Dijon, « la Patrouille Weiser » se livre également à la voltige. Elle met en œuvre jusqu'à 18 avions. Équipée de Morane-Saulnier 225 et de Spad 510, une de ses spécialités est de voler les avions attachés les uns aux autres par des câbles. Cette performance fait sa renommée.
En 1937, « la Patrouille d'Étampes » rejoint la base de Salon-de-Provence, et devient la « Patrouille de l'École de l'air ». La Seconde Guerre mondiale interrompt les activités de ces différentes patrouilles acrobatiques. Dès 1946, le capitaine Perrier, ancien pilote de la Patrouille d'Étampes, reforme à l'école des moniteurs de Tours, la « Patrouille de Tours ».
Cette formation retourne à Étampes, en 1947, et reçoit officiellement, par le ministre de l'air, le nom d'escadrille de présentation de l'armée de l'air. Dotée de 12 Stampe SV4, sa mission est de représenter l'armée de l'air dans les manifestations aéronautiques nationales et internationales.
Les patrouilles des escadres de chasse.
Les Stampe de l'escadrille de présentation de l'armée de l'air sont présents dans les meetings jusqu'en 1953. En parallèle, des patrouilles acrobatiques des escadres de chasse dotées depuis peu d'avions à réaction (Vampire ou F-84G), se font remarquer par leur excellent travail.
En 1950 à Dijon, la 2e escadre dispose de Vampire, imitée en 1951, par la 4e escadre à Friedrichsafen. La 3e escadre stationnée à Reims s'entraîne quant à elle sur F-84G.
De ces patrouilles d'escadres va naître en 1953 la Patrouille de France. Ce nom prestigieux est porté pour la première fois par la patrouille de la 3e escadre, sous les ordres du commandant Delachenal. La petite histoire attribue à l'enthousiasme du commentateur de meeting, Jacques Noetinger, l'invention de ce patronyme que porte fièrement la Patrouille de France depuis 56 ans.
En 1954, les premiers avions à réaction de construction française sont mis en service dans l'armée de l'air. De 1954 à 1963, cinq escadres mettent en œuvre la Patrouille de France : la 2e escadre de Dijon sur Ouragan, puis la 12e escadre de Cambrai en 1955 et 1956 sur Ouragan et Mystère IV, la 4e escadre de Bremgarten en 1956 sur Ouragan, la 2e escadre de Dijon de 1957 à 1961 sur Mystère IV et la 7e escadre de Nancy de 1962 à 1963. Ces escadres se voient confier la tâche de perpétuer les traditions de la Patrouille de France et de présenter le matériel aéronautique français à l'étranger.

La Patrouille de France à Salon-de-Provence
En janvier 1964, la Patrouille de France sur avions de combat est dissoute, restrictions budgétaires obligent.
Or l'École de l'air de Salon-de-Provence a depuis 1937 formé sa propre patrouille de démonstration avec des anciens de la Patrouille d'Etampes. Cette « Patrouille de l'École de l'air », reformée en 1957 sur Fouga Magister, donne l'occasion à l'état-major de faire perdurer la Patrouille de France. Par lettre message en date du 10 février 1964, le ministre des armées Pierre Messmer, décide : « j'ai l'honneur de vous faire savoir que cette patrouille s'appelle désormais Patrouille de France ».
Pendant 13 ans, le Fouga Magister fait le bonheur du public. La dernière présentation de la Patrouille de France sur cet avion se déroule à Salon-de-Provence le 16 septembre 1980.
Aujourd'hui, l'ère de l'Alphajet.
Envol sur le monde
En 1981, la Patrouille de France se produit pour la première fois avec sept alphajet. Ce sont huit avions qui évoluent ensemble l'année suivante.
Depuis, ce chiffre n'a pas changé.
Le succès populaire de la Patrouille de France se démontre au cours de ses tournées grandioses.
Le défilé historique en 1986 au-dessus de la ville de New-York, ainsi que les tournées « Asie 2000 et 2004 », démontrent l'excellence des ailes françaises à travers le monde. En 2004, notamment, la Patrouille de France vole devant plusieurs millions de spectateurs au cours de plus de 45 représentations officielles en France mais aussi en Chine, Inde, Malaisie, ou encore à Abu Dhabi. Plus récemment, en 2007, la Patrouille s'est produite au Maroc, au Qatar, en Jordanie, au Sultanat d'Oman et à Dubaï. En 2008, elle a volé en Grèce, Espagne, Belgique, Grande-Bretagne, Italie et Allemagne.



/THE PATROUILLE DE FRANCE: A TIMELINE

1931: The first aerobatic demonstration is presented in France in Dijon by a group of instructors from the Etampes aviation improvement school flying Morane-Saulnier MS 230s. 1934: In the same way, as earlier in Dijon, the "Weiser Patrol" also practises aerobatics, involving up to 18 aircraft. They are equipped with Morane-Saulnier 225s and Spad 510s. One of their specialties is to fly planes attached to each other by cables.1937: The "Patrouille d'Etampes" is assigned to the Salon-de-Provence air base and becomes the "the Air School Patrol". The Second World War interrupts the activities of these different aerobatic teams. 1946: Captain Perrier, a former pilot of the "Patrouille d'Etampes", reforms the Tours school of instructors. 1947 onward: This formation settles in Etampes again, and is officially named "French Air Force Presentation Squadron". Equipped with 12 Stampe SV4s, its mission is to represent the French Air Force at national and international aviation events. 1950: In Dijon, the 2nd Wing has a patrol of Vampires, copied in 1951 by the 4 th Wing in Friedrichshafen. The 3rd Wing stationed in Reims trains on F-84Gs. 1953: These patrol wings give birth to the Patrouille de France. This prestigious name is used for the first time by the patrol of the 3rd Wing commanded by Major Delachenal. The legend says the enthusiasm of air show commentator Jacques Noetinger led to the creation of this name proudly borne by the Patrouille de France.

The Patrouille de France is successively represented by the 2nd Wing of Dijon flying Ouragan (1954), the 12 th Wing of Cambrai flying Ouragan and Mystère IVs (1955 and 1956), the 4 th Wing of Bremgarten on Ouragan (1956), the 2nd Wing of Dijon on Mystère IVs (from 1957 to 1961), the 7 th Wing of Nancy (from 1962 to 1963).

January 1964: The Patrouille de France is deactivated due to budget cuts. But since 1937 the Salon-de-Provence air school has trained its own demonstration patrol. This "Air School Patrol", which began flying Fouga Magisters in 1957, gives the headquarters the opportunity to keep the Patrouille de France alive. By a note dated February 10, 1964, Defense Secretary Pierre Messmer points out: "It is my honor to let you know that this patrol is from now on called "La Patrouille de France" ".

For 13 years, the Fouga Magisters make the spectators happy. The last demonstration of the Patrouille de France on this aircraft is held in Salon-de-Provence, September 16, 1980. 1981: For the very first time the Patrouille de France gives an air show using seven Alphajet. 1982: The patrol involves eight aircraft, and it still does today. The popularity of the Patrouille de France each year at air shows in France is unquestionable but its fame reaches beyond national boundaries. The air parade held above New York City in 1986 to celebrate the 100th anniversary of Gustave Eiffel's Statue of Liberty as well as other numerous representations given all over the world attest the excellence of French wings and the diplomatic role of the Patrouille de France.

2004: The Patrouille de France takes part in over 45 official representations in France but also China, India, Malaysia, and Abu Dhabi thus performing before several millions of spectators. 2007: The patrol performs in Morocco, Qatar, Jordan, Oman and Dubai.
2008: The Patrouille de France flies in Greece, Spain, Belgium, Great Britain, Italy and Germany. History is written day by day, and 2009 is an outstanding year for several reasons. For the first time a woman joins the prestigious unit. It is also the 75 th anniversary of the French Air Force. A gigantic tour of the Patrouille de France is thus organized mainly in America, with a high point on September 7th in Brasilia before the French and Brazilian presidents.

2010: Major Virginie Guyot is now the leader of the Patrouille de France. As a matter of fact, she is the first woman in the world to lead such an elite team. The year begins early with the very first exhibition in Bahrain, where the performances given by the Patrouille de France attract great attention.

CALENDRIER MEETING

/ENGLISH TEXT

DATE	LIEU
21 au 23 janvier 2010	Bahrein
22 avril 2010	Défilé 150 ans annexion Savoie à la France
30 avril 2010	Défilé commémoration Camerone à Aubagne & Calvi
16 mai 2010	Défilé Marseille
22 mai 2010	Défilé Narbonne
22 et 23 mai 2010	Ferté-Alais
29 mai 2010	Muret Lherm
30 mai 2010	Le Versoud
30 mai 2010	Montluçon
05 et 6 juin 2010	Istres
12 juin 2010	Albert
12 juin 2010	Défilé Le Mans
13 juin 2010	Défilé Lille Merville
13 juin 2010	Hyères
14 juin 2010	Nice
17 juin 2010	Défilé Bordeaux Merignac
18 juin 2010	Gilze Rijen (NL)
19 et 20 juin 2010	Orléans
25 juin 2010	Défilé Bass-Ham
26 et 27 juin 2010	Cambrai
2 juillet 2010	Salon de Provence/Démo + défilé VDN
4 juillet 2010	Niort
10 juillet 2010	Brive Souillac
11 juillet 2010	Perros-Guirec
13 juillet 2010	Défilé Versailles
14 juillet 2010	Défilé Paris
14 juillet 2010	Défilé Saint Quentin
14 juillet 2010	Valenciennes
17 et 18 juillet 2010	Fairford (UK)
31 juillet 2010	Anglet

DATE	LIEU
1er août 2010	Calais
2 août 2010	Défilé Ceillac
7 août 2010	Lacanau
8 août 2010	Défilé Alpe d'Huez
8 août 2010	Coulommiers
12 août 2010	Défilé Courchevel
14 août 2010	Toulon
15 août 2010	St Tropez
16 août 2010	Défilé Serre-Ponçon
21 août 2010	Palavas les Flots
22 août 2010	St Cyprien
28 août 2010	Castres
29 août 2010	Défilé Angers
29 août 2010	Saint Quentin
4 septembre 2010	Duxford (UK)
5 septembre 2010	Roanne
11 septembre 2010	St Jean de Luz
12 septembre 2010	Rivolto (It)
13 septembre 2010	Salon
18 septembre 2010	Wissant
18 septembre 2010	Défilé Toulouse
19 septembre 2010	Défilé Sedan
19 septembre 2010	Bourges
25 et 26 septembre 2010	Malta (Malte)
02 et 3 octobre 2010	Barcelone (Esp)
16 octobre 2010	Défilé Billom

Programme susceptible de modifications, les dernières mises à jour sont consultables sur www.patrouilledefrance.com

SALON-DE-PROVENCE

UN NOUVEL ART DE VIVRE EN PROVENCE

// Au coeur de la Provence, Salon-de-Provence est formidablement située au carrefour des voies reliant l'Italie à l'Espagne, et le long du couloir Rhodanien. Commune de 42 000 habitants, Salon-de-Provence dispose d'un atout de première importance : sa position à un carrefour autoroutier,



à quasi équidistance de Marseille, Aix-en-Provence et Avignon. L'aéroport international de Marseille-Provence est situé à 20 minutes, les gares TGV d'Avignon et d'Aix-en-Provence à 30 minutes. La commune couvre une superficie de 7 030 hectares, dont près de 50 % en zones agricoles, avec une topographie alternant reliefs et espaces plans. Salon-de-Provence a une vocation forte de ville centre d'un bassin d'habitat plus large, et offre un pôle d'équipements et d'emplois attractif.

Un pôle aéronautique

La ville de Salon-de-Provence est le berceau de la Patrouille de France et de l'équipe de voltige et accueille les meilleurs pilotes français. « C'est un pôle aéronautique de premier ordre qui réunit la base de l'Armée de l'Air, l' École de l'air, le Centre d'Essai en Vol, la Patrouille de France et l'ONERA », souligne Michel Tonon, maire de Salon-de-Provence et président de la Communauté d'agglomération « Agglopole Provence ».

Vocation européenne

L'histoire du jumelage de Salon débute le 19 septembre 1964, jour où la commune se jumelle officiellement avec Wertheim (Allemagne). Huntingdon-Godmanchester (Angleterre) sera la suivante le 26 octobre 1974, puis ce sera au tour de Gubbio (Italie) le 10 septembre 1978. Deux nouveaux jumelages sont signés avec Aranda de Duero (Espagne) le 2 mai 1992 et la ville Hongroise de Szentendre, le 8 mai 1997. La ville roumaine de Teliu est dite ville amie.



À VISITER

Le centre ville, avec ses rues piétonnes, ses cours rénovés, ses terrasses ombragées où on retrouve l'atmosphère chaleureuse de la Provence.

- La porte de l'horloge(XVIIIe siècle). L'hôtel de ville (XVIIe).
- La fontaine Moussue (XVIIIe).
- L'église Saint-Michel (XIIIe). La Collégiale Saint-Laurent (XVIIIe).
- Le Château de l'Emperi, construit au IXème siècle.
- Le musée de l'Emperi, la maison de Nostradamus et le musée Grévin de Provence.
- L'école des bergers (Domaine du Merle).

LES ÉQUIPES DE PRÉSENTATION DE L'ARMÉE DE L'AIR

/FRENCH AIR FORCE DEMONSTRATION TEAM

LA DIRECTION
/HEAD



lcl **Bruno Bézier** DIRECTEUR DES ÉQUIPES DE PRÉSENTATION DE L'ARMÉE DE L'AIR

cdt **Marc Etchart** DIRECTEUR ADJOINT DES ÉQUIPES DE PRÉSENTATION DE L'ARMÉE DE L'AIR

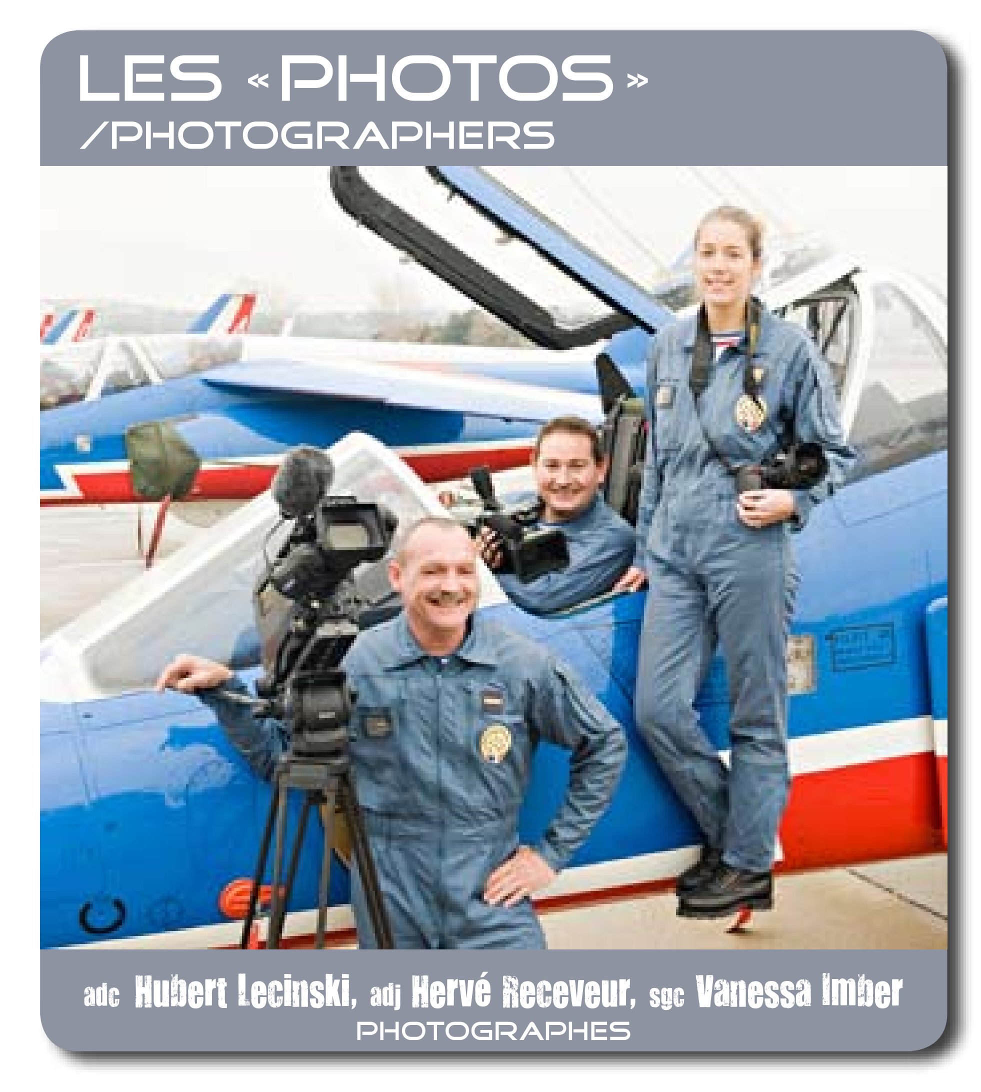
L'ORP
/PAO



ltt **Stéphane Azou**

OFFICIER RELATIONS PUBLIQUES EPAA

LES « PHOTOS »
/PHOTOGRAPHERS



adc **Hubert Lecinski,** adj **Hervé Receveur,** sgc **Vanessa Imber**

PHOTOGRAPHES

LE SOUTIEN
/SUPPORT



1ER RANG (GAUCHE A DROITE) sgc **Sophie Leriche** SECRETARIAT, sgc **Magaly Balandras** ORGANISATION-LOGISTIQUE

1E RANG (GAUCHE A DROITE) clc **Gregory Mercurin** OPÉRATIONS, sgc **Vincent Guyomard** ORGANISATION-LOGISTIQUE

// La Patrouille de France et l'équipe de voltige de l'armée de l'air forment ensemble les équipes de présentation de l'armée de l'air 20/300. Cette unité participe au rayonnement de l'armée de l'air en France, mais aussi à l'étranger où le rôle diplomatique est parfois mis en exergue.
Elle est dirigée par le lieutenant-colonel Bruno Bézier, dont la mission est notamment de coordonner l'ensemble des actions menées au sein des deux équipes, mais également d'assurer avec son adjoint, le commandant Marc Etchart, l'organisation des différentes représentations et le bon déroulement des manifestations extérieures, tout en veillant à la sécurité de l'ensemble du personnel.
Œuvrant au profit des deux entités (PAF et EVAA), un officier des relations publiques assure l'interface entre le milieu civil (public, médias, etc.) et les militaires, tandis qu'un secrétariat assure l'administration du personnel. Un sous-officier est également dédié à l'organisation logistique des différents déplacements et meetings, et un militaire du rang assure la partie planification des missions aériennes.
Trois photographes complètent l'ensemble, et filment l'intégralité des vols des deux formations. Ils assurent également des reportages photographiques et audiovisuels tout au long de l'année.

Stationnée sur la base aérienne 701 de Salon de Provence, connue pour abriter les prestigieuses écoles d'officiers de l'armée de l'air, cette unité jouit ainsi de structures exceptionnelles et d'un climat favorable aux entraînements hivernaux.

L'ÉQUIPE 2010

CRÉDITS

Publication
Sirpa air/Direction
col William Kurtz
5 bis, avenue de la Porte de Sèvres
75015 Paris

Conception/Réalisation
ltt Stéphane Azou
Officier relations publiques EPAA

Conception graphique
sgt Sébastien Millet
Département éditions Sirpa air

Photos
Service photo EPAA
adc Hubert Lecinski
adj Hervé Receveur
sgc Vanessa Imber

Visual Press Agency
Guillaume Gaffiot

Modélisation 3D
sgc Ludovic Vochelet
Département des productions pédagogiques
APM EFSOAA-BA 721

Traductions
Christelle Zuccolotto

Adresse postale
Équipes de présentation de l'armée de l'air
Base aérienne 701
13661 Salon-de-Provence

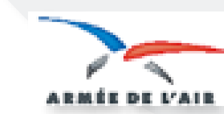
E-mail
patrouille.de.france@wanadoo.fr

Internet **site de l'armée de l'air**
www.defense.gouv.fr/air

Site des anciens pilotes de la PAF et boutique
www.patrouilledefrance.com

Site des anciens mécaniciens de la PAF
www.technipaf.fr










patrouille de France